BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 15 listopada 1936 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Węgry a port w Gdyni

Zmiany polityczne, jakie nastąpiły po wojnie światowej ograniczyły nieco sferę gospodarczego działania Państwa Węgierskiego na Adriatyku. Wolny dostęp do morza, jaki Węgry posiadały przed wojną, został przerwany, gdyż port Fiume, jako instrument przedwojennej polityki morskiej Węgier, stanowi dziś politycznie rejon obcy i rzecz prosta, nie może pełnić dla Węgier tej roli, jaka mu przypadała dawniej.

Mimo braku własnego bezpośredniego dostępu do morza ekspansja Węgier nie uległa i nie może ulec zahamowaniu, gdyż rozwijający się kraj musi mieć upust dla produktów rolnictwa, hodowli i przemysłu, musi torować sobie drogę na morze, jako obszar gospodarczej swobody, czy chodzi o lokowanie produkcji na opanowanych już rynkach zamorskich, czy też o penetrację nowych rynków zbytu, tudzież szerszy i niekrępowany kontakt z życiem gospodarczym świata dla wzajemnej współpracy w dziedzinie wymiany dóbr.

W tych warunkach odgrywają dla Węgier dużą rolę szlaki, przez które towar węgierski dostaje się na morze, lub z krajów zamorskich wchodzi w obręb dzisiejszych granic politycznych. Niemniejsze jednak znaczenie posiadają one również dla tych państw, przez które szlaki te prowadzą. Stosunek państw tranzytujących towar węgierski opierać się musi na dobrze pojętym interesie, jak dla Węgier tak i dla wszystkich partnerów współdziałających przy tej wymianie.

Warunki geograficzne Węgier nastręczają dziś swobodny i dogodny wybór szlaku tranzytowego, wiodącego ku morzu. O ile do niedawna wymiana towarowa Węgier z krajami zamorskimi, odbywała się głównie przez porty włoskie i niemieckie, to od kilku zaledwie lat Węgry mają do dyspozycji jeszcze jedną grupę portów — Gdynię i Gdańsk. Wprawdzie w orbicie gospodarczych zainteresowań leżą również porty jugosłowiańskie, zwłaszcza Suszak a także porty rumuńskie Gałac i Konstanca, to jednak nie odgrywają one w tej materii wielkiej roli.

Zainteresowanie się Węgier polskim szlakiem tranzytowym nie da się zaprzeczyć, jak również bezsporną jest dążność Polski do wzajemnej na tym odcinku współpracy z Węgrami.

Rozpatrując ostatnie lata współpracy portów polskiego obszaru celnego, zwłaszcza portu gdyńskiego z Węgrami, należy stwierdzić, że rezultaty tej pracy są już widoczne. Tranzyt węgierski przez port gdyński zwiększa się z roku na rok. I tak w roku 1934, a więc w rok po utworzeniu Przedstawicielstwa obu portów Gdyni i Gdańska w Budapeszcie, obrót tranzytowy węgierski osiągnął w porcie gdyńskim liczbę 14 787 ton. Rok 1935 dał pod tym względem jeszcze lepsze rezultaty osiągnięto bowiem 17 886 ton tranzytu. Podniosła się zatem nie tylko liczba obrotów tranzytowych ale zarazem nastąpiło znaczne zróżniczkowanie pozycyj towarowych tranzytu.

Jeśli chodzi o wymianę towarową Węgier z państwami nad Bałtykiem jak kraje bałtyckie, skandynawskie, Finlandia, północnozachodnia część Rosji Sowieckiej, następnie kraje położone nad Morzem Północnym a wreszcie z krajami Ameryki Północnej port gdyński odegrać może dla Węgier w wyżej nakreślonych relacjach, poważną rolę jako port tranzytowy a także jako środek dystrybucyjny dla handlu węgierskiego z krajami całego świata. Zadanie to może port gdyński jako port nowoczesny pod względem urządzeń

technicznych, spełniać zadawalająco. Duże znaczenie w tej sprawie ma również elastyczny aparat handlowy portu gdyńskiego, co łącznie z nowoczesnymi urządzeniami przeładunkowymi i składowymi daje gwarancje sprawnej obsługi tranzytu.

Komunikacja kolejowa między Węgrami a portami polskiego obszaru celnego Gdynią i Gdańskiem odbywa się sprawnie dzięki magistrali byłej kolei Koszycko - Bohumińskiej, tudzież nowej magistrali Gdynia — Herby Nowe. Komunikację tę ułatwia istnienie taryfy polsko - węgierskiej a nadto istnienie jeszcze bardziej korzystnej taryfy kombinowanej kolejowo - rzecznej z przeładunkiem w porcie Bratislava nad Dunajem. Taryfy te umożliwiają sprawny przewóz towaru między Węgrami a Gdynią.

Transport morzem jest ułatwiony istnieniem w porcie gdyńskim 53 regularnych linij okrętowych, które łączą port gdyński z więcej niż 200 portami światowymi i umożliwiają docieranie eksportu węgierskiego do krajów przeznaczenia lub odwrotnie pozwalają na import węgierski z portów całego świata.

Rozwijający się przemysł węgierski. wymaga wielu surowców zamorskich a między innymi rud żelaznych, bawełny, wełny, juty, skór surowych i garbników, kauczuku i t. d. Wszystkie te artykuły są pochodzenia zamorskiego i przychodzą do Węgier w dość pokaźnych ilościach. Import najważniejszych surowców i półfabrykatów dla przemysłu węgierskiego przedstawiał się w roku 1935 następująco:

	w tonach	w tys. Pengö
bawełna surowa	24 405.—	25 840
wełna owcza	1 695.5	3 721
juta surowa	11 454 4	3 668
skóry i futra surowe	13 258.—	17 756
garbniki i ekstrakty garb.	8 091,—	2 826
ruda żelazna	149 303.—	4 230
żelazo surowe i odpadki żel.	110 001 2	8 926
metale surowe	20 467,2	13 007

Dla przeładunku tych towarów nowoczesne urządzenia przeładunkowe i składowe portu gdyńskiego dają gwarancje sprawnej i taniej obsługi. Dla przeładunku rud i złomu istnieją specjalne urządzenia przeładunkowe i wagowe. Dla surowców włókienniczych, skór, garbników i t. p. port gdyński dysponuje zarówno specjalnymi składami a także odpowiednim aparatem handlowym. Instytucje arbitrażowe dla bawełny i skór są już w toku realizacji.

Głównymi artykułami wywozu węgierskiego są produkty rolnictwa i hodowli oraz związanego z tym przemysłu. Najważniejsze pozycje tego wywozu w roku 1935 obejmują następujące artykuły:

	w tonach	w tys. Pengö
pszenica	330 805.—	52 725
żyto	20 734,8	2 600
fasola	15 360.—	4 764
groch	7 016,4	2 029
kartofle	56 369,1	3 749
mąka	52 790,9	11 054
słód	34 443,3	8 142
owoce świeże	18 647,5	5 720
wino	19 569.4	5 324
bydło rzeźne i pociągowe	30 726,5	53 339
słonina i smalec	24 132,8	27 727
mięso świeże i przerobione	15 125,3	18 549
ptactwo	25 344.4	26 687
zwierzyna bita	3 384,8	2 916
jaja	8 255.6	7 783
pierze	2 617.2	10 540
nasiona koniczyny i lucerny	8 503.2	7 537
nasiona oleiste	20 835.3	5 146
sok pomidorowy	4 818.2	2 255
spirytus	8 678,4	2 200

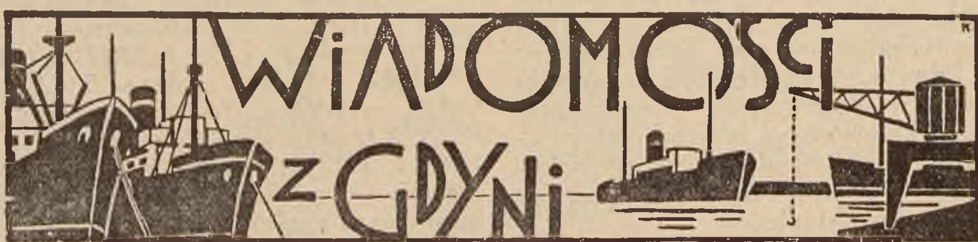
Poza tym posiadają dla eksportu węgierskiego doniosłe znaczenie artykuły rodzimego przemysłu jak maszyny i aparaty elektr., półfabrykaty żelazne, nawozy sztuczne, wyroby skórzane, artykuły konfekcyjne i t. p. Znaczna część przemysłu metalurgicznego węgierskiego jest wywożona do krajów zamorskich, gdyż wskutek trudności natury autarchicznej zbyt produktów na rynkach kontynentalnych jest ograniczony. W odbiorze natomiast produktów rolnictwa i hodowli biorą udział w znacznej ilości kraje północno - europejskie. Poważnym odbiorcą produktów rolnictwa i hodowli jest Anglia; również chłonnym rynkiem wydają się być Stany Zjednoczone A. P. z którym to państwem Węgry mają bilans handlowy bierny.

Dla obsługi eksportu w wymienionych kierunkach port gdyński dysponuje częstymi i szybkimi połączeniami okrętowymi. Artykuły przemysłu węgierskiego, a zwłaszcza artykuły rolnictwa i hodowli korzystać mogą przy eksporcie przez port gdyński do wyżej wspomnianych krajów z usług nowoczesnych urządzeń chłodniczych, tanich a nawet do 30 dni bezpłatnych stawek magazynowych a w najbliższym czasie również z elewatora zbożowego, który już jest na ukończeniu. Słowem port gdyński spełniać może wobec handlu zagranicznego Węgier, jak to już zaznaczyłem, nie tylko rolę pośrednika w transportowaniu towarów z miejsca produkcji do miejsca konsumcji, ale zajmując korzystne położenie geograficzne na Bałtyku, będąc punktem zbiorczo - rozdzielczym dla środkowej Europy, może z tego tytułu pełnić zarazem funkcje bazy dla handlu zagranicznego Węgier w wyżej nakreślonych relacjach. Jest to tym więcej korzystne, że stawki frachtowe w wielu dalszych relacjach między innymi z Ameryką Północną są zrównane ze stawkami z portów zachodnio europejskich.

Zainteresowane koła gospodarcze i handlowe Królestwa Węgier znalazłyby w porcie gdyńskim wszelkie warunki do zakładania własnych agencyj handlowych, bądź do stwarzania składów konsygnacyjnych dla tych towarów eksportowych, które stąd mogłyby być dysponowane w każdym czasie. Baza handlowa w Gdyni mogłaby stać się z czasem jednym z czynników propagandy produktu węgierskiego i dalszej penetracji korzystnych rynków zbytu.

Mgr Bolesław Koselnik.

Stosunki gospodarcze Polski z Węgrami na odcinku morskim zaczynają rozwijać się coraz więcej. Latem roku bieżącego, w czasie pobytu przedstawicieli Królestwa Węgier w Gdyni z Ministrem pełnomocnym w Warszawie p. A. de Hory na czele, jedno z nabrzeży portu gdyńskiego otrzymało nazwę nabrzeża Węgierskiego na dowód zarówno sympatyj do narodu Węgierskiego, jak również zacieśniających się coraz bardziej węzłów gospodarczej współpracy. Dowodem dążności do współpracy Węgier z Polską na odcinku morskim jest również utworzenie Konsulatu Honorowego Królestwa Węgier na terenie Gdyni. Istniejący od kilku lat Oddział Izby Handlowej Polsko - Węgierskiej na terenie Gdyni jest również jednym z czynników do podtrzymywania z Węgrami stosunków nie tylko w dziedzinie gospodarczej ale również i kulturalnej. Funkcje informatora o sprawach dotyczących portu gdyńskiego jak również akwizytora ładunków dla tegoż portu na terenie Węgier pełni wspomniane już Przedstawicielstwo portów polskiego obszaru celnego w Budapeszcie.



UDZIAŁ PRZEDSTAWICIELI IZBY W KONGRESIE KUPIECTWA POMORSKIEGO.

W dorocznym Kongresie Kupiectwa Pomorskiego, zwołanym w dniu 15 bm. przez Związek Towarzystw Kupieckich do Tczewa, z ramienia Izby wzięli udział Prezes Izby p. Stanisław Tor, Wiceprezes Izby dr Władysław Smoleń, dyrektor Izby dr Józef Kulikowski, Wicedyrektorzy pp. Marcin Cieśliński i Józef Kawczyński, radca prawny Izby dr Jerzy Adamkiewicz i starszy referent p. Michał Korytowski.

Prezes Izby p. Stanisław Tor, zabierając głos podczas przemówień powitalnych, podkreślił poważną rolę, jaka przypada kupiectwu pomorsk. w dziedzinie tak rozwoju handlu zamorskiego w oparciu o Gdynię, jak również i w dziedzinie udoskonalenia metod w handlu wewnętrznym zwłaszcza zaś w organizacji jego w innych dzielnicach Polski, gdzie handel polski jest mało rozwinięty. W końcowym ustępie swego przemówienia Prezes Izby podkreślił walory organizacyjne Kupiectwa Pomorskiego w łonie Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

W referacie, wygłoszonym bezpośrednio po przemówieniach powitalnych przez Dyrektora Izby dr. J. Kulikowskiego pt. „Zadania Kupiectwa Pomorskiego w porcie Gdyni i w handlu zagranicznym Polski" podkreślił referent niedorozwój na terenie Gdyni handlu hurtowego przy równoczesnym przeroście handlu detalicznego, szczególnie w branży spożywczej.

Przechodząc do uwag, dotyczących udziału kupiectwa pomorskiego w handlu zagranicznym na terenie Gdyni, Dyrektor Kulikowski stwierdził, że na 65 firm gdyńskich, trudniących się tym handlem nie ma ani jednej firmy czysto pomorskiej, gdy tymczasem kupiectwo poznańskie reprezentowane jest przez 3 firmy. Biorąc pod uwagę, że w handlu zagranicznym wymagane jest zaangażowanie znaczniejszych kapitałów, trudnych w obecnych warunkach do uruchomienia przez poszczególne jednostki, dr Kulikowski wskazał na konieczność organizowania tego rodzaju handlu wspólnym wysiłkiem czego przykładem może być powołanie niedawno do życia w Gdyni dużej firmy importerskiej w branży kolonialnej przez połączone kapitały firm poznańskich i pomorskich.

Na zakończenie swego referatu Dyrektor Kulikowski zaapelował do kupiectwa pomorskiego, aby w drodze zorganizowanego wysiłku dążyło do wypełnienia luk, istniejących w handlu hurtowym i zagranicznym na terenie Gdyni.

Zaznaczyć należy, że niektórzy z wymienionych na wstępie przedstawicieli Izby brali udział nie tylko w obradach plenarnych Kongresu, lecz również w pracach Komisyj.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU PAŹDZIERNIKU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły *w mies. sprawozdawczym 721.087,6 ton* wobec 654.878,4 ton w ub. mies. wrześniu r. b. oraz 587.956,5 ton w mies. październiku 1935 r.

W tym okresie czasu obroty towarowe portu zwiększają się na ogół dość poważnie. Tak było w szeregu lat ubiegłych. Jest to okres wzmożonych przede wszystkim wysyłek węgla co w rezultacie zawsze musi wpłynąć na wyniki pracy portu.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 10,1% wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem oraz poważny 22,6%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. października 1935 r.

Wyniki pracy portu w miesiącu sprawozdawczym poprawiły dane liczbowe ogólnych obrotów zamorskich portu w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego (od m. stycznia do m. października włącznie) 6.272.774 6 ton w porównaniu z wynikami w tym samym okresie czasu roku ubiegłego — 6.104.146,— ton. Dotychczasowe rezultaty roku bieżącego wykazują 2.8%-owy wzrost w stosunku do roku ubiegłego.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym złożył się przywóz zamorski — 119.105.4 ton oraz wywóz zamorski — 601.982,2 ton. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (119.105.4 ton) jest rekordowym przywozem w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego. W porównaniu z przywozem zam. w mies. wrześniu r. b. (115.315.4 ton) przywóz w miesiącu sprawozdawczym wykazuje nieznaczny 3,3%-owy wzrost w stosunku natomiast do mies. października 1935 r. (75.309,3 ton) — bardzo poważny 58,2%-owy wzrost.

W okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego przywóz zamorski (1.009.870,8 ton) wykazuje poważny 18.6%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (851.129,8 ton).

Wzrost importu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem spowodowały przede wszystkim pozycje: nasiona oleiste — 2.743 t. (2.013 t.). owoce suszone — 946 t. (428 t.), kakao — 755 t. (643 t.), śledzie świeże — 824 t. (421 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 19.378 t. (10.811 t.), przetwory chemiczne — 615 t. (239 t.). fosforyty — 14.468 t. (11.197 t.), wełna — 1.390 t. (1.221 t.), bawełna — 7.471 t. (4.883 t.); celuloza — 991 t. (719 t.), metale różne — 448 t. (237 t.), złom żelazny — 43.963 t. (35.851 t.), miedź — 908 t. (899 t.), maszyny, aparaty i części — 657 t. (364 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 414 t. (376 t.)

Spośród powyższych pozycyj importu zwraca uwagę szczególnie poważny wzrost surowców, jak złom żelazny, rudy różne oraz fosforyty. Z surowców włókienniczych dobre rezultaty daje import bawełny.

Do pozycyj importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały spadek należą: ryż surowy — 50 t. (7.169 t.), owoce świeże — 1.167 t. (1.366 t.), kawa — 96 t. (709 t.). żywica — 183 t. (397 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 336 t. (559 t.), tran — 342 t. (494 t.), garbniki — 804 t. (1.530 t.), skóry — 3.610 t. (3.810 t.), juta — 1.467 t. (1.675 t.), szmaty — 1.488 t. (1.893 t.), kauczuk — 395 t. (711 t.), papier — 1.273 t. (1.579 t.), żelazo surowe — 431 t. (532 t.), cyna — 101 t. (148 t.), wyroby żelazne i metalowe — 173 t. (303 t.), oraz samochody, motocykle i części — 17 t. (53 t.)

Poważny wzrost importu zam. w m. październiku r. b. w porównaniu z *tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały* przede wszystkim pozycje: nasion oleistych — 2.743 t. (1.713 t. w październiku 1935 r.), śledzi solonych — 5.351 t. (2.441 t.), fosforytów — 14.468 t. (brak). skór — 3.611 t. (2.243 t.), wełny — 1.390 t. (638 t.), bawełny — 7.471 t. (6.238 t.). juty — 1.467 t. (824 t.), szmat — 1.488 t. (577 t.). złomu żelaznego — 43.963 t. (18.865 t.), miedzi — 908 t. (701 t.). maszyn, aparatów i części — 657 t. (188 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 414 t. (315 t.). Decydujący wpływ wywarł tu naturalnie złom żelazny.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1936 r.
Nasiona różne	28	8
nasiona oleiste	1.713	2.743
ryż surowy	89	50
owoce świeże	1.124	1.167
owoce suszone	482	946
konserwy owocowe	2	2
orzechy i migdały	66	47
kawa	162	96
herbata	54	158
kakao	456	755
korzenie	105	141
rośliny i mater. roślinne	33	146
żywica	441	183
śledzie świeże	543	824
śledzie solone	2.441	5.351
rudy różne i wypałki piryt.	21.247	19.378
piryty	2.198	—
oleje	120	98
smoła i smary	4	9
asfalt	393	—
tłuszcze i oleje roślinne	615	336
tłuszcze zwierzęce surowe	1.443	1.494
tran	634	342

napoje alkoholowe i inne	62	97
tytoń	124	814
siarka	765	149
przetwory chemiczne	225	615
farby	26	60
garbniki	1.291	804
fosforyty	—	14.468
sól potasowa	100	—
skóry	2.243	3.611
wełna	638	1.390
odpadki wełny	89	104
przędza wełniana	36	20
bawełna	6.238	7.471
odpadki bawełny	112	271
przędza bawełniana	68	206
len, konopie, sizal i in. wł.	58	37
juta	824	1.467
szmaty	577	1.488
kauczuk	542	395
wyroby gumowe	66	23
papier	1.514	1.273
papa, tektura	35	12
celuloza	825	991
żelazo surowe	385	431
metale różne	375	448
złom żelazny	18.865	43.963
miedź	701	908
cyna	53	101
cynk	109	15
wyroby żelazne i metalowe	239	173
maszyny, aparaty i części	188	657
części wagonów i lokomotyw	315	414
samochody, motocykle i części	68	17
różne	3.160	2.668
Razem	75.309	119.105

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (601.982,2 ton) wykazuje 11,6%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem wrześniem r. b. (539.563 ton) oraz nieco większy 17.4%-owy wzrost w stosunku do miesiąca października 1935 r. (512.647,2 ton).

W okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego wywóz zamorski (5.262.903,8 ton w przeciwieństwie do dotychczasowych wyników ujemnych wykazuje nieznaczny 0,19%-owy wzrost obrotów w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego (5.253.016,2 ton).

Wzrost ten zawdzięczać należy przede wszystkim grupie wytworów pochodzenia mineralnego i tu należą pozycje: węgiel eksportowy — 457.755 ton w m. październiku r. b. (394.521 ton w m. wrześniu r. b.) oraz węgiel bunkrowy — 45.132 ton (32.412 ton). Oprócz powyższych surowców mineralnych wzrost wykazały pozycje: bekony — 1.591 ton (1.447 ton), drób i ptactwo bite — 321 t. (213 t.), jaja — 1.698 t. (1.623 t.), sól — 575 t. (440 t.), makuchy — 987 t. (356 t.), wytłoki buraczane — 900 t. (434 t.), karbid — 438 t. (129 t.), biel cynkowa — 533 t. (351 t.), saletra — 2.336 t.), (511 t.), dykty i forniery — 1.472 t. (1.443 t.), meble gięte — 477 t. (469 t.), papier — 777 t. (500 t.), żelazo handlowe — 10.188 t. (6.865 t.), rury żeliwne, żelazne i stalowe — 2.680 t. (1.799 t.), oraz blacha cynkowa — 502 t. (467 t.).

Poważny wzrost spośród powyższych pozycyj wykazuje przede wszystkim żelazo handlowe. Poprawa na rynku frachtowym umożliwiła wzmożenie się eksportu węgla do Włoch. Bardzo poważnie wzrosły również wysyłki węgla do Belgii, Finlandii, Francji, Łotwy, Norwegii i Holandii. Zjawili się nowi odbiorcy węgla, jak Hiszpania, Portugalia i Rumunia.

Do pozycyj eksportu zam., które wykazały spadek w mies. sprawozdawczym w porównaniu z ub. mies. wrześniem r. b. należą pozycje: mąka ryżowa — 669 t. (850 t.), mąka pastewna — 249 t. (857 t.), ryż — 108 t. (260 t.), nasiona i rośliny — 99 t. (263 t.), masło — 1.543 t. (1.657 t.), cement — 336 t. (1.156 ton), koks — 24.134 t. (27.145 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 106 t. (605 t.), przetwory mięsne — 1.360 t. (1.404 t.), cukier — 599 t. (13.839 t.), tkaniny — 583 t. (750 t.), wyroby z drzewa — 731 t. (981 t.), wyroby żelazne i metalowe — 1.342 t. (2.226 t.), szyny kolejowe — 1.660 t. (2.065 t.) oraz cynk — 903 t. (1.181 t.)

Bardzo słabe rezultaty w roku sprawozdawczym daje eksport cukru. Spadek ten w okresie pierwszych dziesięciu miesięcy roku bieżącego w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego wyniósł ok. 30 tys. ton. Zjawisko to łączy się z ogólną sytuacją cukru na zagranicznych rynkach zbytu.

Poważny wzrost eksportu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgiel eksportowy — 457.755 t. w m. październiku b. r. (406.104 t. w m. październiku 1935 r.), węgiel bunkrowy — 45.132 t. (27.015 t.), koks — 24.134 t. (18.827 ton), słód — 865 t. (619 t.), przetwory mięsne — 1.360 t. (591 t.), makuchy — 987 t. (849 t.), wytłoki buraczane — 900 t. (brak), drzewo tarte — 28.299 t. (14.383 t.), żelazo handlowe — 10.188 t. (4.249 t.), rury żeliwne i żelazne — 2.680 t. (1.548 t.), oraz blacha cynkowa — 502 t. (340 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Październik 1935 r.	Październik 1936 r.
Zboże	50	12
strączkowe	29	47
mąka ryżowa	325	669
mąka	5	20
mąka pastewna	2.449	249

ryż	108	108
słód	619	865
owoce świeże	3	1
nasiona i rośliny	44	99
szynki i inne peklowane	119	46
bekony	1.749	1.591
drób i ptactwo bite	106	321
jaja	2.245	1.698
masło	723	1.543
cement	150	336
sól	492	575
węgiel eksportowy	406.104	457.755
węgiel bunkrowy	27.015	45.132
koks	18.827	24.134
oleje i parafina	1	12
tłuszcze zwierzęce surowe	359	106
przetwory mięsne	591	1.360
cukier	6.497	599
napoje alkoholowe	5	13
spirytus	42	—
makuchy	849	987
wytłoki buraczane	—	900
soda	1.705	—
salmiak	11	49
karbid	222	438
farby	11	5
mączka kostna	—	201
biel cynkowa	204	533
sól potasowa	—	3
saletra	4.304	2.356
siarczan amonu	—	3
skóry	45	87
tkaniny	369	583
bawełna i odpadki	8	75
bale i słupy	850	—
drzewo tarte	14.383	28.299
wyroby z drzewa	388	731
klepki	—	107
dykty i forniery	1.644	1.472
meble gięte	307	477
wyroby koszykarskie	16	78
papier	1.104	777
papa, tektura	175	482
celuloza	1.273	1.056
żelazo surowe	1.150	813
żelazo handlowe	4.249	10.188
metale różne	279	51
wyroby żelazne i metalowe	1.711	1.342
szyny kolejowe	20	1.660
rury żeliwne i żelazne	1.548	2.680
cynk	1.628	903
blacha cynkowa	340	502
różne	5.197	7.153
Razem	512.647	601.982

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 425 (419) statków o pojemności 417.223 n. r. t. (405.747 n. r. t.), wyszło zaś 442 (421) statki o pojemności 432.412 n. r. t. (410.545 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w październiku r. b. wyniósł 981.6 n. r. t. (968.3 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 40 (44). Średni postój statków w porcie wyniósł 52,7 godzin (51,5 godzin).

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Niemcy — 3, Anglia — 4, Dania — 5, Norwegia —6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandia — 8, Włochy — 9, Grecja — 10, Holandia — 11, Z. S. R. R. — 12 i t. d. wykazuje przegrupowanie Niemiec z 4-go na 3-cie, Danii z 3-go na 5-te, Anglii z 5-go na 4-te, oraz Włoch z 11-go na 9-te. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Ruch statków według bander w mies. sprawozdawczym szczegółowo ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	53	65.040	57	74.730
W. M. Gdańsk	3	1.380	3	1.380
Anglia	24	46.365	25	49.379
Dania	52	35.708	58	40.500
Estonia	11	6.961	10	6.787
Finlandia	20	21.559	20	19.564
Grecja	6	10.765	7	14.439
Holandia	16	9.651	14	7.054
Łotwa	4	6.344	4	6.344
Niemcy	60	49.154	62	50.320
Norwegia	44	29.884	47	31.652
Stany Zjedn. Am. P.	9	29.460	9	29.460
Szwecja	113	77.104	118	76.716
Włochy	6	19.148	5	15.749
Jugosławia	1	787	1	787
Węgry	1	362	—	—
Z. S. R. R.	2	7.551	2	7.551
Razem	425	417.223	442	432.412

Ruch pasażerów w związku z okresem sztormów osłabł nadal bardzo poważnie. — Przyjechało bowiem 446 pasażerów (790), wyjechało zaś 2.144 pasażerów (2.336).

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDYŃSKIM W PAŹDZIERNIKU B. R.

W miesiącu październiku br. urządzenia przeładunkowe przepracowały godzin 14.277 minut 05 z zużyciem prądu 93.145 kWh. — Przeładowano 191.400 t. towarów masowych i drobnicowych z czego przypada na poszczególne:

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy:

w bieżącym roku	120
w ubiegłym roku	94,8%
przyrost wynosi zatem	25,2%

AGENTURA PORT LINE W GDYNI.

Port Line, należąca do Commonwealth & Dominion Line Ltd. i utrzymująca komunikację z Australią i Nową Zelandią, otworzyła swą agenturę w Gdyni.

Agentami Linii została mianowana firma Rummel & Burton.

Ze względu na to, że obecnie ilość ładunków do Australii jest bardzo małą, linia będzie przyjmowała je z przeładunkiem w innych portach Anglii lub Kontynentu. Gdy zaś obroty towarowe z Polską się zwiększą, linia zamierza wciągnąć Gdynię do liczby portów przez nią obsługiwanych.

Niedawno firma Rummel & Burton uzyskała również agentury linij japońskich: Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen Kaisha.

RADCA PRAWNY IZBY.

Z dniem 6 listopada objął stanowisko Radcy Prawnego naszej Izby dr Jerzy Adamkiewicz. Dr Adamkiewicz zajmował ostatnio stanowisko Konsula Generalnego R. P. w Kanadzie a przedtem stanowiska konsula generalnego w Lipsku i Radcy Ekonomicznego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.



MOWA TRONOWA, ZAPOWIADAJĄCA POPARCIE DLA ŻEGLUGI. MOWA ARMATORA.

Nie bez wrażenia poza granicami Wielkiej Brytanii przeszła w mowie królewskiej Edwarda VIII na otwarciu parlamentu wzmianka o poparciu rządowym dla brytyjskiej żeglugi. Król oświadczył, wprawdzie ogólnikowo, że mają być przedsięwzięte zarządzenia mające na celu utrzymanie marynarki handlowej w stanie odpowiadającym potrzebom kraju. „Scandinavian Shipping Gazette“ domyśla się, że gabinet przygotowuje projekt ustawy dla poparcia brytyjskich interesów żeglugowych. Aluzje mowy królewskiej mogą dotyczyć jak ochrony interesów brytyjskiej żeglugi na Dalekim Wschodzie, które, jak uważają, są dość znacznie zagrożone przez konkurencje innych bander, tak też ogólnego poparcia dla trampów, gdyż tramping uważany jest w Anglii za jeden z podstawowych filarów odporności Anglii na wypadek wojny.

Znany armator angielski W. A. Souter oświadczył, iż w chwili obecnej Wielka Brytania posiada tonażu trampów o 2 i pół miliona ton mniej niż w roku 1913. W roku bieżącym import wyniesie 26 milionów ćwierci (quarters) pszenicy: to wystarczająco określa znaczenie trampingu. „Wiem, że publiczność nie interesują finansowe bolączki armatorów, jednakże publiczność jest zainteresowana w bezpieczeństwie tego kraju i w razie następnej wojny musimy być do niej przygotowani, a więc mieć nasz tonaż trampowy przystosowany do potrzeb takiej chwili“.

OD BIURA INFORMACYJNEGO I PRZEDSIĘBIORSTWA UBEZPIECZEŃ DO WIELKIEGO TOWARZYSTWA ŻEGLUGI.

Lloyd Triestino, jako firma żeglugowa, obchodzi w tym roku stulecie swego istnienia. Właściwie stulecie wypadło w maju, lecz główne uroczystości odbyły się w sierpniu, gdyż w tym miesiącu sto lat temu założono wydział żeglugowy towarzystwa Lloyd Triestino i nabyto pierwsze statki oraz zamówiono nowe statki w Anglii i w warsztatach Pamfili w Trieście.

Towarzystwo więc pod nazwą „Lloyd Triestino“ już istniało, lecz nie na długo przedtem, bo zaledwie od trzech lat. Według „Agenzia d'Italia“ powstało ono w kwietniu 1833 roku i składało się z ludzi zainteresowanych sprawami asekuracyjnymi; pierwotnym jego zadaniem było zbieranie handlowych informacyj „o wszystkim na świecie“ dla użytku żeglugowców i eksporterów. Dopiero po trzech latach owocnej pracy podniesiono kapitał do jednego miliona florenów i równocześnie zajęto się sprawami czynnej żeglugi.

W roku 1896 towarzystwo posiadało już 74 statki o tonażu 148.342 ton. Ciekawe, że w miarę dalszego rozwoju floty towarzystwa do roku 1913 ilość statków się zmniejszała i równała się w tym ostatnim roku 65 jednostkom. Równocześnie ilość ładunku przewiezionego w poszczególnych latach zwiększyła się z roku 1896 (770.782 t.) na 1.335.780 t. w roku 1906, ażeby później się zmniejszać systematycznie i dojść do 573.162 t. zaledwie w roku 1913. Oznacza to porzucenie przewozów trampowych i przejście na żeglugę liniową, co potwierdza również ilość przejechanych mil,

która systematycznie, choć bardzo powoli się zwiększała.

W chwili obecnej Lloyd Triestino liczy w składzie swej floty 45 statków, o pojemności 280.000 ton. Statki jego nie tylko obsługują Adriatyk i morze Śródziemne, ale pewna ich część, złożona z nowoczesnych wielkich motorowców kursuje poprzez Atlantyk do Ameryki Północnej i Południowej.

ZAWIESZENIE DZIAŁANIA STATUTU WOLNEGO PORTU W LIEPAI.

W Liepai (Libawie), porcie wolnym Łotwy, zawieszono działanie specjalnego statutu dotyczącego eksploatacji wolnego portu. Odtąd dla portu wolnego ważne będą ogólne przepisy łotewskie o autonomicznych przedsiębiorstwach handlowych.

DANIA I ŁOTWA ZAOPATRUJĄ SIĘ W SZKOLNE OKRĘTY U ERIKSONA.

Erikson na Alandach znów zmniejszył swą flotę o trzy jednostki, sprzedając czteromasztowy bark „Parma" na złom, takiż bark „Ponape" do Liepai na państwową stocznię tego portu, z czego zapowiada się przeróbka statku na łotewski statek szkolny, wzgl. szkolno - handlowy, oraz czteromasztowy niewielki bark ex-belgijski „L'Avenir" — kopenhaskiemu armatorowi J. Lauritzenowi, który dotąd utrzymywał statki szkolne mniejszych rozmiarów.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZEPISY O KOMPENSATACH TOWAROWYCH Z WŁOCHAMI.

Zgodnie z decyzją czynników kompetentnych we Włoszech, kompensacje prywatne zostają całkowicie zaniechane w dotychczasowej formie, t. j. jako transakcje niezależne od systemu kontyngentowego i rozrachunków clearingowych. Wyjątek stanowić mają tutaj transakcje z tymi krajami, z którymi obroty w innej formie nie zostały ustalone, t. zn. z którymi Włochy nie posiadają umów kontyngentowych i rozrachunkowych. Eksporterzy tych krajów wzajemnie wymieniać będą w dalszym ciągu towar za towar wedle ustalonych zwyczajów i metod. Do krajów tej kategorii należą: Angola, Boliwia, Costa Rica, Ekwador, Honduras, Iran, Mozambik, Nikaragua oraz Paragwaj.

W stosunku do wszystkich krajów, z którymi Włochy zawarły umowy kontyngentowe i clearingowe, transakcje w pewnej mierze o charakterze kompensacyjnym, mogą być dopuszczone ale tylko za każdorazową zgodą kompetentnych władz obu zainteresowanych stron, przy czym wydane zezwolenia będą miały formę wzajemnego rozszerzenia istniejących lub przydziału nowych kontyngentów. Zapłata za towary wymienione w tych warunkach nastąpi oczywiście w clearingu, zgodnie z przepisami układu płatniczego, zawartego z odnośnym państwem.

Zezwolenia na przeprowadzenia tego rodzaju transakcyj wydawać ma Narod. Instytut Wymiany z Zagranicą (Istituto Nazionale per i Cambi con l'estero) oraz Faszystowski Instytut Narodowy dla Handlu Zagranicznego (Istituto Nazionale Fascista per il Commercio Estero) w Rzymie.

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Rzymie.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU PIWA DO FRANCUSKICH POSIADŁOŚCI W AFRYCE ZACHODNIEJ.

Posiadłości francuskie w Afryce Zachodniej, a mianowicie zespoły kolonij Francuskiej Afryki Zachodniej i Francuskiej Afryki Równikowej oraz francuskie mandaty Kamerun i Togo konsumują poważne ilości piwa europejskiego. W roku 1935 import ogólny wyniósł ok. 30 tysięcy hektolitrów, z czego 17,5 tys. hl. odebrała Francuska Afryka Zachodnia, 6,5 tys. hl. Afryka Równikowa i 6 tys. hl. mandaty Kamerun i Togo. Brak jakichkolwiek ograniczeń przywozowych, małe a niekiedy żadne uprzywilejowanie towaru pochodzenia francuskiego sprawia, że wśród dostawców figuruje cały szereg państw europejskich, a przede wszystkim Niemcy, które zwłaszcza w r. 1935 bardzo silnie wzmogły swój eksport, wychodząc zdecydowanie na pierwsze miejsce wśród dostawców, przed Francją. W r. 1933 import piwa francuskiego do Francuskiej Afryki Zachodniej wynosił 6.384 hl. niemieckiego zaś tylko 3.952 hl gdy tymczasem w r. 1935 stosunek ten zmienił się na odwrotny i import niemiecki wzrósł do 8.088 hl., francuski zaś obniżył się do 4.083 hl. Również w imporcie do Francuskiej Afryki Równikowej piwo niemieckie stoi na pierwszym miejscu: w r. 1935 — 2.718 hl. wobec 687 hl. piwa francuskiego. Poza Niemcami i Francją importują piwo do wymienionych kolonij Holandia, Anglia i Belgia, jednak w ilościach znacznie skromniejszych.

Przeprowadzone ostatnio badania możliwości zbytu polskiego piwa we francuskich koloniach Afryki Zachodniej, stwierdziły możliwości ewentualnego importu z Polski.

Piwo powinno być ekspediowane w butelkach, przy czym w rachubę wchodzą trzy typy butelek: t. zw. „Apollinaris" pojemności

0,75—0,76 l. (typ najbardziej poszukiwany), „Whisky“ (0,75—0,76 l.) oraz piwa angielskiego „Ale“ (0,65 l.). Etykiety mogą być drukowane w języku polskim, niezbędnym jednak jest oznaczenie pochodzenia towaru w języku francuskim i angielskim p. t. „Origine polonaise“, „Made in Poland“ lub „Importe de Pologne“ i „Imported from Poland“. Butelki ładuje się w skrzynie drewniane, przybite gwoździami oraz okolone podwójnymi obręczami blaszanymi. Do skrzyni wchodzi 48 butelek, przy czym każda z nich owinięta jest w słomiankę. Butelki układa się poziomo, warstwami, na przemian szyjki z denkami. Licząc 1.200 gr na pełną butelkę, waga piwa w butelkach w jednej skrzyni wynosić powinna około 58 kg, do czego dochodzi ok. 24 kg wagi słomianek, skrzyni, gwoździ, obręczy i t. p. co w rezultacie daje wagę naładowanej skrzyni ok. 82 kg. Należy zaznaczyć, że w racjonalnym opakowaniu celują browary niemieckie.

Oferta na piwo powinna opiewać brutto za netto, t. j. łącznie z butelkami i opakowaniem, na dostawę minimalnie 200 skrzyń, cena podana f. o. b. Gdynia w złotych lub funtach angielskich. Pierwsze jednak, próbne zamówienie nie przekracza z reguły 20 skrzyń, i udzielone bywa dopiero po pozytywnej próbie z kilkoma co najmniej butelkami nadesłanymi jako gratisowe wzory.

Konsulat R. P. w Marsylii.

IMPORT PRZETWORÓW MIĘSNYCH DO INDYJ BRYTYJSKICH.

O rozmiarach przywozu do Indyj Brytyjskich przetworów mięsnych świadczą poniższe cyfry: Indie importują prawie wyłącznie szynki i boczki, których przywóz statystycznie nie jest rozdzielony. W r. 1934/35 import wyniósł w przeliczeniu 2.3 miliony złotych, z czego około 1,7 miliona przypadało na Anglię, a poza tym 424 tys. zł na Danię, 15 tys. zł na Niemcy, 118 tys. zł na Holandię oraz 7 tys. zł na Stany Zjedn. Z innych krajów importowano łącznie za ok. 8 tys. zł. Pod względem ilościowym z ogólnego importu 15.838 cwt. przypadło na Anglię — 12.077 cwt.

Cło na szynki i boczki niezależnie od rodzaju opakowania wynosi 25% ad val. Szynki w puszkach importowane z krajów europejskich muszą być dostarczane w chłodniach, gdyż w przeciwnym wypadku towar nadchodzi w stanie całkowicie zepsutym.

DOSTAWY KAPUSTY KISZONEJ DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W związku z zainteresowaniem okazywanym przez importerów amerykańskich zakupami w Polsce poważniejszych partyj kapusty kiszonej, której brak daje się dość silnie odczuwać na rynku amerykańskim. Zaznaczyć należy, że Stany Zjednoczone A. P. reflektują jedynie na towar wysokiej jakości i bardzo cienko szatkowany. Kapusta dostarczana do Stanów Zjednoczonych winna być opakowana w nowe beczki z drzewa twardego, parafinowane w celu zabezpieczenia przed wyciekaniem soku.

Pamiętać należy, że wykluczona jest całkowicie dostawa kapusty kiszonej w beczkach używanych t. zw. śledziarkach.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH

zanotowane przez PIE. w okresie od 17 do 27 października br.

BELGIA. Został powołany Komisarz do Spraw Kontyngentowych, mający jako obowiązek badanie całości tych spraw, a szczególnie — przygotowywanie wniosków w sprawie znoszenia i tworzenia kontyngentów.

Poz. 606 i 609 bis, obejmujące artykuły jedwabne, podlegające zakazom przywozu, zostały zwolnione od skontyngentowania z dn. 10 X 36.

BUŁGARIA. Wywóz nasion maku dopuszczony jest do kompensat prywatnych z tym, że 30% dewiz ma być odprowadzane do Banku Narodowego. Wywóz ziemniaków może być natomiast kompensowany w 100% importem.

Ustalona została opłata statystyczna pobierana przy wwozie smoły i odpadków z destylacji ropy oraz bloków ogniotrwałych.

W porozumieniu z rządem włoskim ustalona została taryfikacja plecionki (ze słomy etc.).

CZECHOSŁOWACJA. Rozporządzeniem Minist. Handlu z dnia 19 X 1936 został zniesiony zakaz wywozu nasion buraka cukrowego z poz. 52 czechosłowackiej taryfy celnej.

FINLANDIA. Cło na chleb twardy („Hart brot“) uległo podwyższeniu.

FRANCJA. W myśl okólnika Generalnej Dyrekcji Ceł z dnia 10 ub. m. zniesiony został obowiązek przedstawiania świadectw pochodzenia przy przywozie drzewa polskiego podlegającego ograniczeniom przywozowym.

Z dniem 17 ub. m. dozwolony został wolny wwóz mięsa baraniego.

Dekret z 9 ub. m. ustala nowe stawki podatku obrotowego pobieranego od tłuszczów we wszystkich postaciach, jak: nasiona i owoce oleiste, oleje, tłuszcze zwierzęce, mydła, świece oraz wody ługowe.

Dekret z 7 ub. m. dopuszcza do wwozu przy zastosowaniu taryfy minimalnej surowy olej mineralny oraz odpadki i uboczne produkty tegoż.

Dekret z dn. 14. ub. m. obniża opłatę kontyngentową z 15 fr. na 6 fr. od kwintala węgla, brykietów lub koksu. Jednocześnie kontyngent przywozowy na te artykuły podwyższony został o 10%.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. **Indochiny.** Zostały ogłoszone jako obowiązujące na terytorium

Indochin ustawy, dekrety i rozporządzenia francuskie dotyczące bezcłowego wwozu tłuszczów, olejów i owoców oleistych, dotyczące znakowania wyrobów garncarskich i szamotowych, aparatów fotograficznych i kinematograficznych, maszyn biurowych, granitu, części lampek elektrycznych, narzędzi poruszanych sprzężonym powietrzem, aparatów i narzędzi medycznych i dentystycznych oraz dotyczące zmiany cła na części ubrania i bieliznę, książki i druki reklamowe, kawę oraz niektóre inne artykuły.

Poza tym ogłoszone zostało obwieszczenie o wejściu w życie umów Francji z Polską i z Kanadą oraz o wprowadzeniu podatku konsumcyjnego na niektóre stopy żelaza.

GRECJA. Bank Grecki ogłosił, że od dn. 6 X 36 miarodajnym będzie do przeliczeń dewiz zagranicznych kurs notowany na giełdzie londyńskiej (uprzednio przeliczenia następowały według giełdy w Zurychu).

Frachty tureckie mogą być płacone w drodze rozrachunkowej tylko w tym wypadku, o ile opiewają na funty tureckie lub angielskie.

Na podstawie dodatkowego porozumienia do traktatu z Węgrami z dn. 2 kwietnia b. r. obniżone zostały stawki celne na bite barany, kozy, świnie i zwierzynę oraz na świeże mięso wołowe i cielęce. Podwyższona została jednocześnie stawka na palniki it.p. urządzenia do lamp naftowych.

Zmianą reglamentacji przywozowej objęte zostały opakowania specyfików farmaceutycznych, siarczan, aluminium, ałun, oraz worki.

HOLANDIA. Jak wynika z oświadczeń czynników urzędowych, zamierzone jest w dalszym ciągu złagodzenie systemu kontyngentów importowych, uznane jako środek do regulacji cen rynku wewnętrznego. O całkowitym powrocie do wolnego handlu nie ma jednak mowy.

Opłata konsumcyjna pobierana od mięsa wieprzowego została zniesiona całkowicie.

INDIE HOLENDERSKIE. Został przedłożony parlamentowi obszerny projekt ogólnych i szczegółowych zniżek celnych.

ŁOTWA. Z dn. 21 ub. m. weszły w życie obniżki stawek celnych na następujące artykuły: ryż, owoce i ziarna owoców, wanilię, musztardę i inne przyprawy korzenne, herbatę, kawę, cykorię, tytoń i wyroby tytoniowe, czekoladę, marmoladę, proszek do pieczenia, ryby, rękawiczki skórzane, t. zw. lepsze wyroby skórzane, walizy, t. zw. lepsze wyroby szklane, naftę, benzynę, gazolinę, mydła kosmetyczne, materiały plecione, tiul, pierze, sztuczne rośliny, perły oraz na grzebienie i norymberszczyznę.

Jednocześnie zniesione zostały ograniczenia przywozu na wyroby drukarskie, kaolin, kredę, lecznicze tłuszcze rybne oraz na szczepionki.

Ustanowione zostały liczne nowe cła wywozowe, mające za zadanie zapewnić rynkowi wewnętrznemu dostateczne zaopatrzenie w surowiec.

PALESTYNA. Rząd mandatowy zamierza przeprowadzić rewizję taryfy celnej w kierunku zwolnienia od ceł surowców, a jednocześnie podwyższenia taryfy celnej dla artykułów przemysłowych.

Z dniem 1 ub. m. obowiązuje nowa urzędowa ewaluacja celna mąk i zbóż oraz nowe opłaty za badanie bydła rzeźnego.

PORTUGALIA. W myśl dekretu z 29 ub. m. stawki na wyroby z tkanin pochodzących z Madery ustalone zostały na podstawie taryfy minimalnej. Jednocześnie zmienione zostało cło na węgiel w proszku i pod postacią pasty.

Dekret ogłoszony 25 ub. m. wprowadza zmianę cła na taśmy filmowe oraz na niektóre rodzaje przędzy do wyrobu sieci.

STANY ZJEDN. A. P. Z dniem 30 września został częściowo cofnięty zakaz przywozu zapalniczek.

Od dnia 1 ub. m. obowiązuje przedłożenie przy imporcie dodatkowej (nie zalegalizowanej) kopii faktury konsularnej przeznaczonej dla celów statystycznych.

SZWAJCARIA. Obniżone zostało cło na oleje jadalne, orzechy i koprę oraz jednocześnie wprowadzono nowe cła wywozowe m. in. na cynk, ołów i glicerynę.

Dotychczasowa reglamentacja przywozu kartofli jadalnych uległa znacznemu rozluźnieniu, poczynając od 5 ub. m. Ponadto z dniem 15 ub. m. dodatek 0,50 fr. od 2 kartofli sadzeniaków został zniesiony.

TURCJA. Wwóz niektórych rodzajów maszyn włókienniczych został wzbroniony, inne zaś rodzaje mogą być wwożone jedynie za zezwoleniem.

UNIA POŁ. - AFRYK. Proklamacja ogłoszona 21 sierpnia br. zwalnia od cła określone artykuły, o ile są wwożone dla użycia w fabrykacji samochodów handlowych („dostawowych").

Proklamacje z 18 i 25 września regulują ogólnie sprawę zwrotu cła oraz zwolnień od cła z jednoczesnym zwolnieniem od cła maszyn do budowy ulic oraz opakowań benzyny i nafty.

WĘGRY. W związku z dodatkowym porozumieniem do traktatu handlowego z Grecją obniżone zostało cło na koryntki.

WIELKA BRYTANIA. Ukazały się szczegółowe przepisy w sprawie reglamentacji przywozu i traktowania celnego hutniczych wyrobów żelaznych i stalowych (łącznie z gwoździmi).

WŁOCHY. Obciążenie importu włoskiego dodatkową 20% opłatą, która miała iść na fundusz popierania eksportu, zostało zarządz. z d. 5 X 36 uchylone. Uchylenie to nastąpiło w związku z dewaluacją lira, przez co eksport towarów włoskich zyskał na opłacalności, zwłaszcza do tych krajów, które utrzymały dotychczasowy parytet swych walut.

Kontyngenty na czwarty kwartał br. uległy znacznemu podwyższeniu w zakresie artykułów spożywczych, a mianowicie (co do wartości w lirach), prawie trzykrotnie na bydło i mięso, 12-krotnie na drób, 10-krotnie na jaja, przeszło 4-krotnie na oleje i tłusz-

cze spożywcze, około 17-krotnie na kartofle oraz kilkakrotnie na ryby i kawę.

W związku z dewaluacją lira licencje przywozowe wydane do 20 ub. m. i opiewające na liry zostały podwyższone o 25% dla Francji, Czechosłowacji, o 50% dla Polski i o 45% dla wszystkich pozostałych krajów za wyjątkiem Estonii. Także odnośnie przerachowania wartości wwozu dokonywanego na podstawie bolet celnych z r. 1934 wydane zostały przepisy, w sprawie przeliczania ich według nowego kursu lira.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Colombo (Cejlon) nawiąże kontakt z eksporterami produktów rolnych, cukru i ryżu. E/26962/95/Kl.

Firma komisowa w Tunisie nawiąże kontakt z eksporterami art. emaliowanych, bawełnianych, mebli giętych, drzewa budulcowego, dykt i różnego rodzaju konserw. E/26651/95/Kl.

Tanie zabawki znajdą zbyt w Guatemali. P/26578/4B/54/Sz.

Firma w Unii Afryki Połudn. poszukuje dostawców wyrobów z marmuru, brązu, wszelkiego rodzaju nowości galanteryjnych. P/27308/64/Sz.

Firmy greckie poszukują dostawców wikliny. P/27371/49/Sz.

Firma kanadyjska, importująca na własny rachunek, interesuje się importem wysokich butów z wojłoku. P/27321/64/M.

Firma w Afryce Południowej interesuje się importem naczyń emaliowanych blaszanych. P/26242/3B/Ro.

Firma arabska, posiadająca oddziały w Jaffie, Tel-Avivie, Bejrucie i Kairze interesuje się nawiązaniem bezpośrednich stosunków handlowych z firmami polskimi, zainteresowanymi w eksporcie następujących wyrobów: wanien żeliwnych, naczyń emaliowanych, aluminiowych, artykułów szklanych. rur, łączników. P/25422/95/Ro.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

REGULACJA POŁOWÓW MORSKICH.

Dnia 5 listopada ukazał się w Dzienniku Ustaw nr 84 dekret Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 XI 1936 o regulowaniu połowów ryb morskich.

Artykuł 1 dekretu ustala, iż w celu regulowania połowów ryb morskich Ministrowi Przemysłu i Handlu służy prawo wydawania rozporządzeń, dotyczących:

a) zakazu wykonywania w określonych terminach połowów wszystkich lub niektórych ryb, wszelkimi lub niektórymi narzędziami;

b) zakazu przywozu do miejscowości polskiego wybrzeża w określonych terminach wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym;

c) ilościowego ograniczania w określonych terminach przywozu do wszystkich lub niektórych miejscowości polskiego wybrzeża wszystkich lub niektórych gatunków ryb w stanie nieprzerobionym, a przeznaczonych do spożycia wewnętrznego: za spożycie wewnętrzne nie uważa się przerobu ryb na mączkę rybną.

Zakazy i ograniczenia wymienione pod b) i c) nie mogą dotyczyć przywozu ryb nie pochodzących z połowów rybaków polskich lub gdańskich.

Artykuł 2 dekretu wyznacza za wykroczenia kary do 1000 złotych lub areszt do jednego miesiąca, lub obie kary łącznie, oraz omawia postępowanie z rybami z nieprawnych połowów lub nieprawnie przywiezionych.

Artykuł 3 porucza wykonanie dekretu Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Artykuł 4 podaje, iż dekret wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

Dekret powyższy przyniósł ze sobą oczekiwane, po kilku zimach coraz dotkliwszych doświadczeń rybaków morskich i wędzarnictwa, ustawowe regulowanie połowów morskich oraz dowozu ryb z połowów rybaków polskich i gdańskich do miejscowości polskiego wybrzeża.

Jak wiadomo w połowach zimowego sezonu szprotowego, za wyjątkiem lat chudych następuje zawsze okres dużej podaży i równocześnie nadmiernych wahań, które niweczą jak zarobek rybaków, tak i kalkulację wędzarń. Następuje każdorazowo marnotrawstwo wysiłku, rozproszenie energii, wywołanej obawą skutków losowości ze strony wędzarń, zdanych na wahania podaży i katastrofalna obniżka cen ryby sprzedawanej przez rybaków.

Ustawowe regulowanie połowów które niewątpliwie będzie stosowane tylko w okolicz-

nościach wyżej podanych, obejmuje nie tylko same połowy, ale i przywóz ryb morskich w stanie nieprzerobionym. Ustawa zaznacza, że przywóz ten nie obejmuje ryb zagranicznych, jakiż to więc jest przywóz? Wypada podać tu krótki komentarz.

Przywóz, oczywiście, nie jest w dekrecie rozumiany jako import, to znaczy przywóz zagraniczny, gdyż powstałaby sprzeczność. Jest to raczej dowóz, względnie część wewnętrzna przywozu, jeśli ten ostatni stosować jako pojęcie szersze od importu.

Dlaczego więc ustawa obejmuje nie tylko zakaz w określonych terminach połowów, lecz również przywóz niezagran., który może być zakazany lub też ograniczony w określonych terminach dla wszystkich lub niektórych miejscowości wybrzeża?

Są to dwie strony jednej akcji, której celem ma być: zwalczanie wahań i nieuzasadnionej zniżki cen. A wahania i zniżka cen, — zjawiska współrzędne, nie występują wszędzie jednakowo i przyczyną ich jest nie tylko nierównomierny i nadmierny połów, lecz również różna chłonność rynku, występująca niejednakowo,np. w portach w Helu i w Gdyni.

Dużo narzekań w swoim czasie wywoływał chaos, który panował gdy rybacy helscy np. umawiali się co do niełowienia szprotów, podczas gdy gdyńscy łowili dalej i odwrotnie. Teraz sprawa ta może być regulowana urzędowo, a przy tym możliwe jest operowanie kilkoma elementami dla zwalczania wahań i nadmiernej zniżki cen, a tymi elementami zmiennymi są: 1) terminy ograniczeń, zależne od okoliczności, jak obfitość połowów i stopień nasycenia rynku wędzonym towarem i t. d., 2) możność stosowania ograniczeń tylko do połowów określonymi sposobami np. tylko tukami, tylko włókami i t. p., 3) zakazu dowozu ryb z połowów, do wszystkich lub niektórych portów i 4) ilościowego ograniczenia dowozu do wszystkich lub niektórych portów.

Oczywiście wszystkie te sposoby mogą być stosowane równocześnie i odpowiednio kombinowane, np. możliwy jest zakaz przywozu ryb z połowów do jednych miejscowości i ilościowe ograniczenie przywozu do drugich miejscowości, w celu wyrównania wahań nie tylko w czasie ale i w przestrzeni, w zależności od miejscowego zapotrzebowania wędzarń.

Są to już subtelności, jednakże na nich widać jak daleko, w korzystnym słowa znaczeniu, odbiega urzędowy sposób regulowania połowów od dotychczasowego, pochodzącego przeważnie od zrzeszeń rybackich, który nie tylko umożliwiał wykroczenia, ale był zbyt sztywny i wąski, obejmując zazwyczaj tylko jeden z wymienionych powyżej elementów.

Przetargi

PRZETARG NIEOGRANICZONY NA RÓŻNE ARTYKUŁY PRZEZ DYREKCJĘ P. K. P. POZNAŃ.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę poniżej podanych materiałów:

1) półkartonów w rolkach średn. 500 mm., ze środkowym otworem średn. 50 mm. brązowy szer. 100 mm. i 130 mm. popielaty szer. 130 mm.

2) tektury technicznej:

3) filców prasowanych i izolacyjnych;

4) części parowozowych i tendrowych (kute i z odlewu stalowego).

Otwarcie tych przetargów odbędzie się w dniach:

1) 24 XI 1936 r., 2) 1 XII 1936 r.
3) 15 XII 1936 r., 4) 22 XII 1936 r.

Szczegóły do tych przetargów ogłoszone są w Monitorze Polskim nr 251 z dnia 28 X 1936 r.

Regularne linie Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDIA		
CIESZYN*	23. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	CIESZYN*	25. 11.
CAPELLA*	30. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	2. 12.
		1) Helsinki, Kotka, Viipuri **2) Turku, Helsinki, Viipuri** **3) Mäntyluoto, Wasa, Oulu**	LORENZ L. M. RUSS MARTHA RUSS I l. s.	21. 11. ok. 28. 11.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
zawieszona do wiosny		**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	zawieszona do wiosny	
		ESTONIA		
CIESZYN*	23. 11.	**Tallinn**	CIESZYN*	25. 11.
CAPELLA*	30. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	CAPELLA*	2. 12.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	KODUMAA JÄRVAMAA	28. 11. 12. 12.
HALFDAN	23. 11.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	23. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 2 — 3 tygodnie	MAGNUS	13. 12.
		ŁOTWA		
MINOS* l. s.	23. 11.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	MINOS* l. s.	23. 11.
LEANDER* l. s.	30. 11.	co tydzień	LEANDER* l. s.	30. 11.
HALFDAN	27. 11.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	23. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 3 tygodnie	MAGNUS	13. 12.
PIONIER I	26. 11. 10. 12.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	26. 11. 10. 12.
		LITWA		
PIONIER I	24. 11. 8. 12.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	PIONIER I	24. 11. 10. 12.
MARIEHOLM*	23. 11. 3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports. Ltd.)* co 2 tygodnie	MARIEHOLM*	23. 11. 3. 12.
HALFDAN	22. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	HALFDAN	23. 11.
MAGNUS	13. 12.	co 2 tygodnie	MAGNUS	13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
URD	30. 11.	**Stockholm — Norrköping** *(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	URD	2. 12.
MARIEHOLM* BIA MARIEHOLM*	23. 11. 25. 11. 3. 12.	**Stockholm — Kalmar** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	MARIEHOLM* BIA MARIEHOLM*	23. 11. 25. 11. 3. 12.
IWAN	24. 11. 8. 12.	**Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	IWAN	25. 11. 9. 12.
BLENDA	30. 11.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	BLENDA	2. 12.
LIBAU EGON*	23. 11. 30. 11.	**Helsingborg, Malmö, Göteborg** *(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	LIBAU EGON*	23. 11. 3. 11.
		NIEMCY		
E. RUSS HINRICH TCZEW	21. 11. 24. 11. 28. 11.	**Hamburg** *(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	E. RUSS HINRICH TCZEW	21. 11. 24. 11. 28. 11.
MINOS* I. s. LEANDER* I. s.	23. 11. 30. 11.	**Bremen** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	MINOS* I. s. LEANDER* I. s.	23. 11. 30. 11.
		DANIA		
SLEIPNER	25. 11. 2. 12.	**Kopenhaga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	SLEIPNER	26. 11. 3. 12.
unieruchomiona		**Kopenhaga** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	unieruchomiona	
ERNA	20. 11. 4. 12.	**Odense — Aarhus** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 16 dni	ERNA	20. 11. 4. 12.
		NORWEGIA		
BORGILA BATAVIA BORGILA	23. 11. 30. 11. 7. 12.	**Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	BORGILA BATAVIA BORGILA	23. 11. 30. 11. 7. 12.
JAEDEREN URSA	16. 11. 2. 12.	**Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	DELFINUS URSA	24. 11. 7. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn *(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)* co 2 tygodnie		
BALTROVER*	22. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Baltycka)*	BALTROVER*	26. 11.
LECH*	29. 11.	co 2 tygodnie	LECH*	3. 12.
		Hull		
LWÓW*	22. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	LWÓW*	26. 11.
LUBLIN*	29. 11.	co tydzień	LUBLIN*	3. 12.
		Manchester/Liverpool		
KATHOLM	25. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	KATHOLM	25. 11.
TAARNHOLM	3. 12.	co 1—2 tygodnie	TAARNHOLM	3. 12.
STATEK	20. 11.	**Leith/Grangemouth**		
	27. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	21. 11.
		co tydzień		28. 11.
		Bristol *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		
LINDENAU l. s.	22. 11.	co miesiąc	LINDENAU l. s.	22. 11.
		HOLANDIA		
		Amsterdam		
HEBE l. s.	25. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	HEBE l. s.	25. 11.
BERENICE l. s.	2. 12.	co tydzień	BERENICE l. s.	2. 12.
		Rotterdam		
CHORZÓW	25. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	CHORZÓW	25. 11.
PUCK	2. 12.	co tydzień	PUCK	2. 12.
NEREUS* l. s.	26. 11	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	NEREUS* l. s.	26. 11.
OREST l. s.	28. 11.	1—2 razy w tygodniu	OREST l. s.	28. 11.
BUTT	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	23. 11.
BUSSARD	2. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
WIBORG	28/30. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 16/18 dni	WIBORG	28/30. 11.
		BELGIA		
		Antwerpia		
HEL	24. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	HEL	25. 11.
ŚLĄSK*	1. 12.	co tydzień	ŚLĄSK*	2. 12.
BUTT	21. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	BUTT	23. 11.
BUSSARD	2. 12.	co 10—11 dni	BUSSARD	3. 12.
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	3/4. 12.
KODUMAA	20. 11.	**Antwerpia**		
JÄRVAMAA	10. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
WARSZAWA	1. 12.	**Havre/Cherbourg**	WARSZAWA*	20. 11.
		(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)		4. 12.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux		
HALFDAN MAGNUS	22. 11. 12. 12.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	HALFDAN MAGNUS	23. 12. 13. 12.
		HISZPANIA — PORTUGALIA MAROKKO — ALGIER — ITALIA		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	OLDENBURG AUG. SCHULTZE	3. 12. 11. 12.
		Porty Sycylii		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
EUDORA	ok. 11. 12.	**Triest, Fiume, porty Sycylii i wschodnio-włoskie** *Rummel & Burton* co 4 tygodnie	EUDORA	ok. 11. 12.
		Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylia — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo		
ALBANIA	ok. 8. 12.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	LIVORNO	27. 11.
		Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles		
—		*(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
VIKINGLAND* ERLAND	27. 11. 6. 12.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	VIKINGLAND* ERLAND* NORDLAND*	6. 12. 10. 12 28. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth		
—		*(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	ROLFSBORG	3/4. 12.
		Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki		
LEWANT LECHISTAN	25. 11. 16. 12.	*(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	LEWANT* LECHISTAN*	28/30. 11. ok. 17. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		B. Porty dalsze		
		New York — Halifax		
PIŁSUDSKI*	8. 12.	*(Gdynia — Ameryka L. Ż.)*	BATORY*	1. 12.
BATORY*	22. 12.	co 2—4 tygodnie	PIŁSUDSKI*	12. 12.
		Nowy York (New York) — Filadelfia (Philadelphia)		
ARGOSY	21. 11.		CITY OF FAIRBURY*	24. 11.
SCANSTATES*	28. 11.	*(American Scantic Line)*	ARGOSY*	1. 12.
SCANMAIL*	5. 12.	co tydzień	SCANSTATES	8. 12.
		Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma		
OLDENBURG	3. 12.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*	OLDENBURG	3. 12.
AUG. SCHULTZE	11. 12.	co 2 tygodnie	AUG. SCHULTZE	11. 12.
		Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires		
SANTOS	25. 11.	*Oceaniczna Agencja Okr. (OCAGO)*	SANTOS	3. 12.
VALPARAISO	3. 12.	co 3 tygodnie	VALPARAISO	15. 12.
		(Bergenske Baltic Transports Ltd)	BORE IX	ok. 30. 11.
BORE VIII	28. 11.	co 2 tygodnie	BORGLAND	3. 12.
		(Rothert & Kilaczycki)		
KOŚCIUSZKO*	12. 12.	co 6 tygodni	LEISE MAERSK	5. 12.
PUŁASKI*	11. 1.		KOŚCIUSZKO*	19. 12.
		Cape Town, Algoa Bay, East London. Lorenco Marques		
VAALAREN	21. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)*		
		co miesiąc	VAALAREN	21. 11.
		Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)	—	
		Polska Agencja Morska (P. A. M.)	TEUCER	12. 12.
—		co 3 tygodnie	CYCLOPS	9. 1.
		Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon		
—		*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	FORMOSA	18. 12.
		co miesiąc		
		PORTY GULFU		
TANA	27. 11.	**Houston, Galveston, New Orleans**		
RYDBOHOLM	28. 11.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd.)*	TABOR	21. 11.
TROLLEHOLM	4. 12	co 3—10 dni na wejściu	TROLLEHOLM	ok. 16. 12.
		co miesiąc na wyjściu		
DRYDEN	23. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	DRYDEN	23. 11.
CRIPPLE CREEK	5. 12.	co 2—4 tygodnie	CRIPPLE CREEK	5. 12.
		Porty Australii		
—		*(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

20 listopada

m/s VAALAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s HELDER lub subst. lin. po ładunek do Leith/Grangemouth, Reinhold.

s/s BESSEL lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania. Wolff.

m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s CONFID ze śledziami, PAM.

s/s SMUT po węgiel, PAM.

s/s GLUCKAUF po węgiel, Bergenske.

s/s VALKYRIAN, PAM.

s/s KAUPO po węgiel, MEW.

s/s FREDEN do węgiel, Rothert & K.

s/s MERCUR po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s KJELL BILLNER po węgiel, MEW.

s/s TORKEL po węgiel, Rothert & K.

21 listopada:

m/s SANTOS lin. z Rio, Santos, B. Aires tylko dla wyładowania, OCAGO.

s/s LORENZ L. M. RUSS lin. z Hamburga z towarami Prowe, potem ładuje do Finlandii, Lenczat.

m/s TABOR lin. po ładunek do portów Gulfu. Bergenske.

s/s ARGOSY lin. z N. Jorku tylko dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s RONNY po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s SYLVIA po węgiel. MEW.

22 listopada:

s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s BUTT lin. z Antwerpii/Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s BALTROVER lin. z Londynu tylko dla wyładowania, P. Zj. Korp. Bałt.

s/s LWÓW lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.

23 listopada:

s/s BIA lin. ze Sztokholmu dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s BORGILA lin. z wschodn. Norwegii dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s IWAN lin. z zach. Szwecji dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallina dla wy- i załadowania, Żegl. Polska.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do zach. Norwegii, Bergenske.

s/s MARIEHOLM lin. wsch.-szwedzka dla wy- i załadowania, Bergenske.

s/s LIBAU lin. z zach. Szwecji dla wy- i załadowania. Behnke & Sieg.

s/s MINOS lin. z Bremy i Rygi dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s DANIA po węgiel, PAM.

s/s ADA po drzewo, Behnke & Sieg.

s/s BOTHAL po węgiel, Behnke & Sieg.

s/s HUDIKSVALL z rudą, Behnke & Sieg.

s/s OROPOS po węgiel, MEW.

24 listopada:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. po ład. do N. Jorku, Am. Scantic Line.

s/s BALTROVER z Gdańska po ładunek do Londynu, Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka.

s/s LWÓW lin. z Gdańska po ładunek do Hull, Polbrit.

m/s PIONIER I z Rygi lin. dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpii dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

s/s HINRICH lub subst. lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.

s/s ADVANCE po węgiel. PAM.

s/s POZNAŃ z kamieniami, PAM.

25 listopada:

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania. Reinhold.

s/s KATHOLM lin. z Manchester/Liverpool dla wy- i załadowania, Reinhold.

s/s HEBE lub subst. lin. z Amsterdamu dla wy- i załadowania, Reinhold.

26 listopada:

s/s NEREUS lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.

s/s JÄRVAMAA lin. z Antwerpii po ładunek do Tallinna, Rothert & Kiłaczycki.

Kupujcie wyroby krajowe!

O PODTRZYMANIE PLACÓWEK BEZPOŚREDNIEGO HANDLU ZAMORSKIEGO.

Handel zamorski jest tą dziedziną ogólnego handlu danego państwa, która wprowadza go w orbitę szerokich zagadnień handlu międzynarodowego w skali wszechświatowej.

Powstanie polskiego handlu zamorskiego datuje się dopiero od lat kilkunastu, czyli od chwili odzyskania niepodległości. Nie znaczy to oczywiście, że poszczególne placówki handlowe i przemysłowe polskie również i za czasów zaborów nie brały udziału w wymianie międzynarodowej, niemniej wymiana ta była w ramach państwa zaborczego dosyć nikła a w każdym razie nie miała żadnych cech odróżniających ją, jako wymianę handlową czysto polską.

Toteż handel zamorski Polski, z chwilą odzyskania niepodległości stanął do walki o swój rozwój z organizmami gospodarczymi doświadczonymi i posiadającymi długoletnią tradycję i rozgałęzione stosunki. Równocześnie handel zamorski Polski niemal od początku zmuszony był przystosowywać się do nowych form wymiany międzynarodowej, powstałej na tle dążeń antarchicznych i wynikających stąd zarządzeń reglamentacyjnych, dotąd mało znanych w dziedzinie wymiany międzynarodowej. Okoliczności te powodując trudności rozwojowe dla wszystkich uczestników wymiany międzynarodowej wytworzyły pewnego rodzaju zrównanie szans dla nich wszystkich.

Pionierska działalność kupiectwa polskiego w dziedzinie handlu zamorskiego była jednak poważnie utrudniona specyficznymi warunkami,w jakich ten handel w ogóle rozwijać się może, w szczególności zaś koniecznością poczynienia poważnych nakładów kapitałowych, które rentować się mogą dopiero z biegiem lat. Stąd poważna różnica pomiędzy warunkami pracy kupca zamorskiego i kupca lądowego.

Rola kupca lądowego w życiu gospodarczym każdego kraju jest ważna, jako racjonalnego dystrybutora wyprodukowanych w kraju artykułów. Czynności te jednak przy istnieniu praktycznego zmysłu kupieckiego są mniej skomplikowane, niż czynności kupca zamorskiego. Ten ostatni musi przy wykorzystaniu sił swego intelektu wykonywać z jednej strony służbę pionierską przy wprowadzaniu na rynki zagraniczne największych ilości towarów rodzimych po najwyżej osiągalnych cenach i przy najbardziej odpowiednich warunkach, a z drugiej dążyć przy imporcie towarów zamorskich do nabywania ich w najdogodniejszych okresach przy wykorzystaniu właściwej koniunktury cen. Ponieważ kapitał, inwestowany w przedsięb. handlu zamorskiego w bezpośrednich stosunkach z zagranicą narażony jest na znaczne ryzyko i stosunkową powolność obrotu, koniecznym jest, jak już wspomniano wyżej, podniesienie jego rozmiarów. Ten specyficzny charakter działalności kupiectwa w handlu zamorskim bezpośrednim powinien być specjalnie brany pod uwagę ze względu na jego znaczenie dodatnie w dziedzinie zagranicznej wymiany handlowej. W bilansie płatniczym państwa bezpośrednie stosunki handlowe przyczyniają się do osiągnięcia ekonomii w wydatkach na opłatę pośrednictwa a ze względu na bezpośredni wpływ na los towaru już od chwili jego zakupu dają możność dysponowania nim w odpowiedni sposób w zakresie transportu, a więc dają możność wykorzystania własnych środków transportowych. Względy powyższe wydają się zupełnie wyraźnie przemawiać za otoczeniem placówek kupieckich handlu zamorskiego przez czynniki miarodajne należytą opieką.

W rzeczywistości jednak jesteśmy niestety nieraz świadkami traktowania interesów placówek, uprawiających bezpośredni handel zamorski, a więc placówek najbardziej pożytecznych w dziedzinie wymiany handlowej z zagranicą, w sposób niewłaściwy, często narażający je na poważne nawet straty. Odnosi się to w szczególności do sprawy podziału kontyngentów przywozowych, gdy wyżej wspomniane placówki traktowane są gorzej od firm małych, sprowadzających towary zagraniczne za pośrednictwem firm obcych, osiadłych w portach obcych.

Pomimo wybudowania portu w Gdyni, przekierowania importu na porty morskie oraz osiedlenia się w Gdyni aparatu handlu zamorskiego bezpośredniego, w całym szeregu importowanych artykułów korzysta Polska jeszcze z pośrednictwa obcego, obciążającego dość znacznie transakcje importowe i eksportowe. Głównym powodem tego jest, że kontyngenty przywozowe w znacznej ilości wypadków, są przyznawane firmom, które z handlem zagranicznym w pełnym znaczeniu tego słowa nie mają nic wspólnego, względnie takim, które otrzymują przydziały jedynie dla firm zagranicznych.

Wprawdzie w dziedzinie handlu międzynarodowego, rola handlu zamorskiego osiadłego w miastach portowych doznała w wielu wypadkach osłabienia na korzyść niektórych organizacyj handlowych i koncernów przemysłowych, mających swą siedzibę wewnątrz kraju, to jednak dla całego szeregu artykułów zamorskich handel koncentrować się winien przede wszystkim w mieście portowym. Szczególnie import artykułów jak herbata, kawa, ziarna kakaowe, ryż, korzenie, pestki morelowe, owoce południowe, śledzie, jelita, nasiona

oleiste, tłuszcze techniczne, bawełna, skóry surowe itd. winny koncentrować się w porcie morskim. Przedsiębiorstwa tych gałęzi importu, osiadłe w porcie gdyńskim, winny doznać w swojej działalności jak najdalej idącego poparcia i ochrony ze strony wszystkich czynników miarodajnych.

KRONIKA

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dla Rumunii zostały uruchomione kontyngenty roczne na cały szereg towarów. Z towarów spożywczych lista obejmuje: nasiona dyni (do konsumpcji bezpośredniej), jabłka i gruszki świeże, śliwki świeże, winogrona, morele, brzoskwinie, arbuzy, śliwki suszone, orzechy w łupinach i orzechy bez łupin, cebulę, czosnek, pomidory i kapustę.

Dla Francji uruchomiono pozostałe 50% kontyngentów przywozowych czwartego kwartału.

PODZIAŁ KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

Dnia 19 XI br. nastąpi w C. K. P. podział kontyngentu na kawę z Kongo Belgijskiego, banany i pomarańcze z Jamajki i Cypru oraz na wino gronowe z Francji i prawdopodobnie na orzechy i inne owoce z Rumunii.

NOWY TRANSPORT KAWY BRAZYLIJSKIEJ.

Dnia 10 XI br. s/s Pułaski przywiózł dla firm polskich 85,5 ton kawy Santos, 81 ton Rio i 170,9 ton Victoria; dla firm gdańskich — 95,3 ton Santos, 18 ton Rio i 144.8 ton Victoria. Poza tym nadeszły większe ilości kawy dla indywidualnych firm w transakcjach wiązanych.

TRANSPORTY OWOCÓW DLA GDYNI.

Dnia 8 bm. nadszedł do Gdyni s/s „Linda" i wyładował ca 700 ton cytryn włoskich. Następna partia cytryn włoskich dla Gdyni w ilości 3.615 skrzyń przyjdzie s/s „Lewant" dnia 26 bm. Statek ten wyładuje również około 250 ton fig i sułtanek tureckich.

Dalszy ładunek owoców suszonych nadejdzie do Gdyni s/s „Vasaland" dnia 19 listopada br. Ładunek będzie zawierał 380 ton fig, koryntek i rodzynek oraz 19 ton orzechów ziemnych.

PIEPRZ Z TRAVANCORE.

Uruchomiono jednorazowy kontyngent na pieprz w wysokości 475 ton. Z ilości tej może być wprowadzone na rynek wewnętrzny 100 ton, reszta przeznaczona na reeksport.

Ilość przeznaczona na rynek wewnętrzny nie będzie obciążona opłatą na R. O. Z.

Przydział kontyngentu przeznaczonego dla rynku wewnętrzngo będzie proporcjonalny do udziału danej firmy w reeksporcie.

Firmy, które wezmą udział w wykonaniu powyższego reeksportu otrzymają ponadto proporcjonalnie do swego udziału w reeksporcie zwiększone przydziały pozwoleń przywozu w ramach 50% dwumiesięcznego kontyngentu na pieprz z Indyj Holenderskich.

WITAMINY W ORZECHACH.

We Francji przeprowadzono ostatnio badanie jakości orzechów włoskich. Plantatorzy francuscy hodują jedne z najwyższych gatunków orzechów włoskich i uzyskują za nie najwyższe ceny. Podczas analizy stwierdzono, że orzechy te są doskonałej jakości, albowiem zawierają bardzo dużo witamin. Mianowicie 1 kg tych orzechów zawiera 6358 kalorii, to jest posiadają więcej kalorii niż następujące artykuły razem: 1 kg chleba — 2500 kalorii, 0,5 kg śliwek — 1285 k., 0,5 kg 922 k., 1 kg gruszek i 0.5 kg kartofli, które razem posiadają tylko 5646 kalorii.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 XI 36.).

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonialnych nieco się polepszyła w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego (t. j. w stosunku do okresu 25 X — 5 XI br.). Obroty zwiększyły się od 25 do 30%. Na ogół jednak firmy importowe odczuwają, że są w gorszym położeniu niż firmy gdańskie. Ostatnie bowiem, nie mając tych utrudnień dewizowych co firmy gdyńskie i otrzymując pozwolenia przywozu znacznie wcześniej od firm polskich, mogą pracować w sposób elastyczniejszy.

Kawa surowa.

Sytuacja na rynkach zagranicznych bez zmian. Ceny utrzymane na poziomie cen poprzednich.

Na rynku krajowym tendencja spokojna. Nadeszły większe transporty kawy w transakcjach wiązanych. Nie wpłynęło to jednak na zniżkę cen kawy z uwagi na wysokie koszty transakcyj wiązanych. Ceny utrzymują się w granicach: za 1 kg: Rio 7 — 4,20 do 4,30 zł. Santos — 4,90 do 5,10 zł, Guatemala — 5.40 do 5.80 zł zależnie od gat., a Maragogype — 6.00 do 6,40 zł zależnie od gat.

Herbata.

Rynki zagraniczne nie notują specjalnych zmian. Ceny ustabilizowane.

Na rynku krajowym odczuwa się jeszcze w dalszym ciągu brak pewnych gatunków herbaty, lecz sytuacja jest na ogół spokojna. Ceny na herbatę cejlońska wahają się w granicach od 16.00 do 16.75 zł za 1 kg, a na Sumatrę od 15,70 do 15,90 zł.

Korzenie.

Tendencja spokojna. Podaż duża — zainteresowanie słabe. Cena na pieprz czarny waha się w granicach od 5,00 do 5,10 zł za 1 kg. Większy popyt jest natomiast na ziele angielskie i cynamon. Odczuwa się brak tych artykułów. Cena na ziele angielskie waha się od 7,70 — 7,90 zł za kg, a na cynamon około 8,— zł.

Orzechy i migdały.

Cena na orzechy włoskie wynosi zł 2,30 za kg, a na orzechy laskowe okrągłe 3,20 do 3,25 za kg. Migdały sprzedaje się po cenie zł 7,— do 7.50 za kg zależnie od gatunku.

Nowe transporty orzechów i migdałów nadejdą w najbliższych dniach.

Owoce suszone.

Na owoce suszone tendencja na ogół spokojna. Figi po zł 1,45 do 1.50 za kg, rodzynki elemskie 1,90 do 2,— zł za kg, sułtanki tureckie od 0,95 do 2,20 zł za kg zależnie od gatunku towaru.

Podaż śliwek suszonych amerykańskich większa a to wskutek nadejścia nowych transportów w transakcjach wiązanych. Cena zniżkowa. Wynosi obecnie 1,35 — 1,40 zł za kg towaru workowego.

TRANSAKCJA NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W okresie od 5 do 15 listopada br. wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne ogółem 2.372 skrzyń cytryn włoskich, 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, 4 wagony śliwek suszonych jugosławiańskich oraz 10 worków chleba świętojańskiego. Z powyższych ilości sprzedano 201 skrzyń cytryn włoskich po 30 i 31.— zł za 1 skrzynię, 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich po 1,48 i 1.50 zł za 1 kg. i 10 worków chleba świętojańskiego po 1,20 zł za 1 kg.

W tym okresie nie wykazano żadnego zainteresowania na śliwki jugosławiańskie. Na cytryny nie dokonano także poważniejszych transakcyj, ponieważ spodziewane są nowe transporty dla Gdyni i w związku z tym dalszy spadek cen.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawiał się w tym okresie następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 9 listopada br. przetarg wystawiając 1.372 skrzyń cytryn włoskich. Z powyższej partii sprzedanych zostało tylko 172 skrzyń, ponieważ jak wyżej zaznaczyliśmy kupcy wyczekują zniżki cen.

Wystawiono 460 skrzyń pomarańcz kalifornijskich, które w całości sprzedano po 1.48 i 1.50 zł za 1 kg. Jako ostatnią partię wystawiono 10 worków chleba świętojańskiego, który sprzedany został po 1.20 za kg.

Udział w przetargu wzięło 14 kupców. Nabywcami towaru byli kupcy z Gdyni, Poznania i Bydgoszczy.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

wystawiły na aukcji w dniu 10 listopada br. 1.000 skrzyń cytryn włoskich i 4 wagony śliwek suszonych jugosłowiańskich. Śliwki suszone w całości wycofano, z powodu braku nabywców. Sprzedano 29 skrzyń cytryn po 31,— zł za skrzynię. Udział w aukcji wzięło 15 kupców.

HERBATA INDYJSKA.

Statek Chorzów przywiózł ostatnim rejsem 5.840 kg herbaty z Indyj Brytyjskich. Dnia 8 XI br. s/s Wisła przywiózł dla firm polskich 683 kg herbaty z Indyj Holenderskich.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Włochy.

Zbiory zimowe cytryn włoskich trwają w dalszym ciągu. Ceny kształtują się bardzo nierówno. Każdy dzień niemal przynosi zwyżkę lub zniżkę cen.

Bardzo dobrze zapowiadają się zbiory pomarańcz. Będą one prawdopodobnie rekordowymi zbiorami w tym roku.

W południowym Tyrolu zbiory jabłek wypadły bardzo dobrze, zwłaszcza gatunkowo. Od 1930 roku nie miał Tyrol tak wysokich gatunkowo owoców. Zainteresowanie tym artykułem wzrosło. Eksportowano już poważniejsze partie jabłek włoskich do Szwajcarii, Niemiec i Autrii. Spodziewany jest także eksport do Polski.

Turcja.

Od początku sezonu bieżącego roku do połowy października wyeksportowała Turcja 21.311.814 kg koryntek. Poważniejszymi odbiorcami tego towaru były następujące kraje:

	w r. 1936 do połowy października	w r. 1935
1) Niemcy	8.664.748 kg	13.705.770 kg
2) Anglia	6.369.282 kg	5.898.063 kg
3) Italia	1.588.641 kg	2.844.199 kg
4) Holandia	989.356 kg	3.937.569 kg
5) Belgia	727.532 kg	1.520.998 kg
6) **Polska**	488.842 kg	14.342 kg
7) Francja	460.395 kg	380.301 kg
8) Austria	355.769 kg	101.258 kg

Silnym zainteresowaniem cieszą się figi. Zbiory fig ocenia się na ca 27.000 ton. Z tego 19.000 ton zostało już sprzedanych. Cena na figi jest wysoka z dalszą tendencją zwyżkową.

Do połowy października br. wyeksportowała Turcja 16.862.374 kg fig. Polska importowała w tym czasie z Turcji 153.938 kg fig. W roku 1935 17.952 kg.

Cyfra transakcyj na sułtanki tureckie wzrosła do końca października br. o 2.940 ton. Łącznie wynosi 42.900 ton. W roku 1935 — 51.940 ton, w roku 1934 — 26.450 ton.

Ceny sułtanek ostatnio na rynku tureckim bardzo poważnie zwyżkowały. Ostatnie notowania:

za 100 kg cif porty kontynentu		cif porty angielskie
Typ 7—13	Lt. 17,25	sh 29,6
Typ 8—14	Lt. 18,25	sh 31,3
Typ 9—15	Lt. 19,75	sh 34,-
Typ 10—16	Lt. 24,—	sh 41,6
Typ 11—17	Lt. 26,—	sh 45.-

Załadowano w bieżącym sezonie do portów europejskich 17.040 ton w tym samym okresie w roku 1935 — 25.850 ton, w roku 1934 — 14.660 ton. Do portów angielskich załadowano 7.830 ton, w roku 1935 — 8.750 ton, w roku 1934 — 4.750 ton. Do pozostałych portów dokonano załadowań w roku bieżącym 560 ton, w roku 1935 — 415 ton i w roku 1934 — 255 ton.

Grecja.

Zbiory roczne koryntek w Grecji wynoszą 140 000 ton ang. (1.016 kg) sułtanek — 28.000 ton i 18.000 ton fig. Połowa zbiorów koryntek przeznaczona jest na eksport, natomiast figi i sułtanki eksportuje się w całości.

Najpoważniejszymi odbiorcami tych artykułów są: Anglia, Holandia, Niemcy, USA. i Italia.

Bułgaria.

Zbiory orzechów w Bułgarii w stosunku do roku ubiegłego są mniejsze, jednak gatunkowo stoją wyżej. 15 do 20% są mniejsze od zeszłorocznych. Jak co roku tak i obecnie najpoważniejszym odbiorcą orzechów bułgarskich są Niemcy. Mniejsze partie zakupiły: Austria i Czechosłowacja. W roku bieżącym importowała także orzechy bułgarskie Anglia.